

L 5 RS 606/16

Land

Freistaat Sachsen

Sozialgericht

Sächsisches LSG

Sachgebiet

Rentenversicherung

Abteilung

5

1. Instanz

SG Dresden (FSS)

Aktenzeichen

S 50 RS 1732/14

Datum

22.07.2016

2. Instanz

Sächsisches LSG

Aktenzeichen

L 5 RS 606/16

Datum

04.07.2017

3. Instanz

Bundessozialgericht

Aktenzeichen

-

Datum

-

Kategorie

Urteil

Leitsätze

Zugehörigkeit zur zusätzlichen Altersversorgung der technischen Intelligenz - betriebliche Voraussetzung - Rationalisierungsbetrieb - VEB WTZ des Kraftverkehrs Dresden

Beim VEB WTZ des Kraftverkehrs Dresden handelte es sich weder um einen Massenproduktionsbetrieb im Bereich Industrie oder Bauwesen, noch um einen gleichgestellten Betrieb in Gestalt eines Forschungsinstituts oder wissenschaftlichen Instituts, sondern um einen Rationalisierungsbetrieb.

I. Die Berufung des Klägers gegen den Gerichtsbescheid des Sozialgerichts Dresden vom 22. Juli 2016 wird zurückgewiesen.

II. Außergerichtliche Kosten sind nicht zu erstatten.

III. Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand:

Die Beteiligten streiten – im Rahmen eines (zweiten) Überprüfungsverfahrens – über die Verpflichtung der Beklagten, die Beschäftigungszeiten des Klägers vom 21. August 1972 bis 30. Juni 1990 als Zeiten der Zugehörigkeit zum Zusatzversorgungssystem der technischen Intelligenz sowie die in diesem Zeitraum tatsächlich erzielten Arbeitsentgelte festzustellen.

Der 1946 geborene Kläger ist, nach einem Fachschulstudium in der Fachrichtung Fahrzeugtechnik an der Ingenieurschule für Verkehrswesen A ... in der Zeit von September 1969 bis Juli 1972, seit 19. Juli 1962 berechtigt, die Berufsbezeichnung "Ingenieur" zu führen. Nach einem Abendstudium in der Fachrichtung Transporttechnik in der Zeit von September 1975 bis Februar 1981 an der Hochschule für Verkehrswesen A ... ist er seit 19. Februar 1981 außerdem berechtigt, die Berufsbezeichnung "Diplom-Ingenieur" zu führen. Er war vom 21. August 1972 bis 31. Dezember 1980 als Rationalisierungsingenieur im volkseigenen Betrieb (VEB) Ingenieurbüro für Rationalisierung des Kraftverkehrs und Städtischen Verkehrs A ... sowie vom 1. Januar 1981 bis 30. Juni 1990 (sowie darüber hinaus) als wissenschaftlicher Mitarbeiter, Leiter sowie Abteilungsleiter im (unmittelbaren Rechtsnachfolgebetrieb) VEB Wissenschaftlich-Technisches Zentrum des Kraftverkehrs A ... beschäftigt. Er erhielt keine Versorgungszusage und war zu Zeiten der Deutschen Demokratischen Republik (DDR) nicht in ein Zusatzversorgungssystem der Anlage 1 zum Anspruchs- und Anwartschaftsüberführungsgesetz (AAÜG) einbezogen.

Den am 18. April 2001 gestellten Antrag auf Überführung von Zusatzversorgungsanwartschaften lehnte die Beklagte mit Bescheid vom 15. Februar 2001 und bestätigendem Widerspruchsbescheid vom 13. Juni 2001 ab: Eine Versorgungsanwartschaft im Sinne von § 1 Abs. 1 AAÜG sei nicht entstanden. Weder habe eine positive Versorgungszusage (Anwartschaft) zu Zeiten der DDR vorgelegen, noch sei am 30. Juni 1990 (Schließung der Zusatzversorgungssysteme) eine Beschäftigung ausgeübt worden, die – aus bundesrechtlicher Sicht – dem Kreis der obligatorisch Versorgungsberechtigten zuzuordnen sei. Der Kläger sei am 30. Juni 1990 nicht in einem volkseigenen Produktionsbetrieb oder einem gleichgestellten Betrieb beschäftigt gewesen. Die hiergegen am 20. Juli 2001 erhobene Klage wies das Sozialgericht Dresden (im Verfahren S 12 RA 576/01) mit Urteil vom 23. März 2005 ab: Die betriebliche Voraussetzung für eine Zusatzversorgungsanwartschaft liege nicht vor. Der Betrieb sei kein Produktionsbetrieb, sondern ein Ingenieurbüro für Rationalisierung gewesen, wie sich bereits aus der Einordnung in die Wirtschaftsgruppe 62280 ergebe. Der Betrieb sei auch kein gleichgestellter Betrieb gewesen.

Den am 11. Mai 2011 gestellten Überprüfungsantrag lehnte die Beklagte mit Bescheid vom 6. Juni 2011 und bestätigendem Widerspruchsbescheid vom 16. August 2011 ab.

Mit erneutem Überprüfungsantrag vom 9. April 2014 machte der Kläger geltend, sein Betrieb sei eine Forschungseinrichtung und damit ein gleichgestellter Betrieb gewesen. Den Überprüfungsantrag lehnte die Beklagte mit Bescheid vom 22. Juli 2014 und bestätigendem Widerspruchsbescheid vom 1. Oktober 2014 ab: Die Bescheide vom 15. Februar 2001 und 6. Juni 2011 seien nicht rechtswidrig, da der Kläger keinen Anspruch auf eine fingierte Zusatzversorgungsanwartschaft erworben habe. Das Ingenieurbüro für Rationalisierung sei weder ein volkseigener Produktionsbetrieb noch ein gleichgestellter Betrieb gewesen.

Die hiergegen am 29. Oktober 2014 erhobene Klage hat das Sozialgericht Dresden, nach Beiziehung von Betriebsunterlagen zum streitgegenständlichen Beschäftigungsbetrieb, mit Gerichtsbescheid vom 22. Juli 2016 abgewiesen. Zur Begründung hat es ausgeführt: Die betriebliche Voraussetzung liege nicht vor. Der Betrieb sei kein Produktionsbetrieb und auch kein gleichgestelltes Forschungsinstitut gewesen. Zum einen habe es sich nicht um ein Institut der Eisenbahn oder der Schifffahrt gehandelt. Zum anderen habe die anwendungsbezogene Forschung dem Betrieb nicht das Gepräge gegeben. Die Forschung sei lediglich die erforderliche Grundlage der Tätigkeit als Rationalisierungsbetrieb und insofern untergeordnet gewesen.

Gegen den am 25. Juli 2016 zugestellten Gerichtsbescheid hat der Kläger am 18. August 2016 Berufung eingelegt, mit der er sein Begehren weiterverfolgt. Entgegen der Auffassung des Sozialgerichts habe es sich beim Beschäftigungsbetrieb des Klägers, dem VEB Wissenschaftlich-Technisches Zentrum des Kraftverkehrs, nicht um einen Rationalisierungsbetrieb, sondern um eine Forschungseinrichtung gehandelt. Bereits ausweislich der Betriebsbezeichnung sei der Betrieb ab dem Jahr 1981 kein Ingenieurbüro, sondern ein wissenschaftlich-technisches Zentrum gewesen. Der Betrieb habe ausschließlich zweigspezifische wissenschaftlich-technische Aufgaben für den Bereich Kraftverkehr gelöst. Die übernommenen Rationalisierungsaufgaben seien nicht der Hauptzweck des Betriebes, sondern das Ergebnis und die Umsetzung der durch die Forschung gewonnenen Erkenntnisse gewesen. Dies sei typisch für die Umsetzung anwendungsorientierter Forschung in einer Einrichtung der zweck- und betriebsbezogenen Forschung, ohne dass dies jedoch etwas an der Eigenschaft als Forschungsinstitut ändern würde.

Der Kläger beantragt – sinngemäß und sachdienlich gefasst –,

den Gerichtsbescheid des Sozialgerichts Dresden vom 22. Juli 2016 aufzuheben und die Beklagte, unter Aufhebung des Bescheides vom 22. Juli 2014 in der Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 1. Oktober 2014, zu verurteilen, den Bescheid vom 15. Februar 2001 in der Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 13. Juni 2001 sowie den Bescheid vom 6. Juni 2011 in der Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 16. August 2011 zurückzunehmen und seine Beschäftigungszeiten vom 21. August 1972 bis 30. Juni 1990 als Zeiten der Zugehörigkeit zur zusätzlichen Altersversorgung der technischen Intelligenz und die in diesem Zeitraum erzielten Arbeitsentgelte festzustellen.

Die Beklagte beantragt,

die Berufung zurückzuweisen.

Sie hält die angefochtene Entscheidung für zutreffend.

Das Gericht hat arbeitsvertragliche Unterlagen vom Kläger angefordert und im März 2017 eine Auskunft aus dem Bundesarchiv zum Beschäftigungsbetrieb eingeholt.

Mit Schriftsätzen vom 30. März 2017 (Kläger) und 5. April 2017 (Beklagte) haben die Beteiligten jeweils ihr Einverständnis zur Entscheidung des Rechtsstreites durch Urteil ohne mündliche Verhandlung erklärt.

Dem Gericht haben die Verwaltungsakten der Beklagten sowie die Gerichtsakten beider Rechtszüge vorgelegen. Zur Ergänzung des Sach- und Streitstandes wird hierauf insgesamt ergänzend Bezug genommen.

Entscheidungsgründe:

Das Gericht konnte ohne mündliche Verhandlung durch Urteil entscheiden, weil die Beteiligten sich hiermit einverstanden erklärt haben ([§ 153 Abs. 1](#) in Verbindung mit [§ 124 Abs. 2](#) des Sozialgerichtsgesetzes [SGG]).

Die Berufung des Klägers ist unbegründet, weil das Sozialgericht Dresden die Klage zu Recht mit dem vom Kläger angegriffenen Gerichtsbescheid vom 22. Juli 2016 abgewiesen hat. Der Überprüfungsablehnungsbescheid der Beklagten vom 22. Juli 2014 in der Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 1. Oktober 2014 ist rechtmäßig und verletzt den Kläger nicht in seinen Rechten ([§ 54 Abs. 2 Satz 1 SGG](#)). Er hat keinen Anspruch auf Rücknahme der Ablehnungsbescheide vom 15. Februar 2001 in der Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 13. Juni 2001 und vom 6. Juni 2011 in der Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 16. August 2011, weil diese rechtmäßig sind. Denn der Kläger hat keinen Anspruch auf Feststellung seiner Beschäftigungszeiten vom 21. August 1972 bis 30. Juni 1990 als Zeiten der zusätzlichen Altersversorgung der technischen Intelligenz sowie der in diesen Zeiträumen erzielten Arbeitsentgelte. Er ist nicht Inhaber einer tatsächlichen oder fingierten Versorgungsanwartschaft.

Nach [§ 44 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2](#) des Zehnten Buches Sozialgesetzbuch (SGB X), der nach [§ 8 Abs. 3 Satz 2 AAÜG](#) anwendbar ist, gilt: Soweit sich im Einzelfall ergibt, dass bei Erlass eines Verwaltungsaktes das Recht unrichtig angewandt oder von einem Sachverhalt ausgegangen worden ist, der sich als unrichtig erweist, und soweit deshalb Sozialleistungen zu Unrecht nicht erbracht oder Beiträge zu Unrecht erhoben worden sind, ist der Verwaltungsakt, auch nachdem er unanfechtbar geworden ist, mit Wirkung für die Vergangenheit zurückzunehmen. Im Übrigen ist ein rechtswidriger, nicht begünstigender Verwaltungsakt, auch nachdem er unanfechtbar geworden ist, ganz oder teilweise mit Wirkung für die Zukunft zurückzunehmen. Er kann auch für die Vergangenheit zurückgenommen werden.

Diese Voraussetzungen liegen nicht vor, denn der Kläger hatte (und hat) keinen Anspruch auf Feststellung seiner Beschäftigungszeiten im Zeitraum vom 21. August 1972 bis 30. Juni 1990 als Zeiten der fiktiven Zugehörigkeit zum Zusatzversorgungssystem der technischen Intelligenz (Nr. 1 der Anlage 1 zum AAÜG) und auf Feststellung der in diesem Zeitraum erzielten Arbeitsentgelte. Denn er war diesem Zusatzversorgungssystem im streitgegenständlichen Zeitraum weder tatsächlich noch fiktiv zugehörig. Eine tatsächliche oder fingierte

Versorgungsanwartschaft besteht nicht.

Hinsichtlich der Rechtsgrundlagen und der Herleitung des Anspruchs auf Feststellung fingierter Zusatzversorgungsanwartschaften kann zur Vermeidung überflüssiger Wiederholungen auf die zutreffenden Ausführungen des Sozialgerichts Dresden im angefochtenen Gerichtsbescheid vom 22. Juli 2016 Bezug und von einer weiteren Begründung Abstand genommen werden (§ 153 Abs. 2 SGG). Im Übrigen sind lediglich folgende Ergänzungen veranlasst:

Der Kläger war im streitgegenständlichen Zeitraum vom 21. August 1972 bis 30. Juni 1990 nicht Inhaber einer fingierten Versorgungsanwartschaft im Sinne der vom Bundessozialgericht (BSG) in ständiger Rechtsprechung vorgenommenen erweiternden verfassungskonformen Auslegung des § 1 Abs. 1 AAÜG (vgl. dazu: BSG, Urteil vom 9. April 2002 - [B 4 RA 31/01 R](#) - SozR 3-8570 § 1 AAÜG Nr. 2 S. 14; BSG, Urteil vom 10. April 2002 - [B 4 RA 34/01 R](#) - SozR 3-8570 § 1 AAÜG Nr. 3 S. 20; BSG, Urteil vom 10. April 2002 - [B 4 RA 10/02 R](#) - SozR 3-8570 § 1 AAÜG Nr. 5 S. 33; BSG, Urteil vom 9. April 2002 - [B 4 RA 41/01 R](#) - SozR 3-8570 § 1 AAÜG Nr. 6 S. 40; BSG, Urteil vom 9. April 2002 - [B 4 RA 3/02 R](#) - SozR 3-8570 § 1 AAÜG Nr. 7 S. 60; BSG, Urteil vom 10. April 2002 - [B 4 RA 18/01 R](#) - SozR 3-8570 § 1 AAÜG Nr. 8 S. 74; BSG, Urteil vom 15. Juni 2010 - [B 5 RS 6/09 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 22-36; BSG, Urteil vom 15. Juni 2010 - [B 5 RS 9/09 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 15-31; BSG, Urteil vom 15. Juni 2010 - [B 5 RS 10/09 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 15-31; BSG, Urteil vom 15. Juni 2010 - [B 5 RS 17/09 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 15-31), weil er am 30. Juni 1990 keinen Anspruch auf Erteilung einer Versorgungszusage gehabt hatte. Er war an diesem (streitentscheidenden) Stichtag nicht in einem volkseigenen Produktionsbetrieb der Industrie oder des Bauwesens oder in einem diesen gleichgestellten Betrieb beschäftigt. Die betriebliche Voraussetzung eines fingierten Anspruchs im Bereich der Zusatzversorgung der technischen Intelligenz gemäß § 1 der Verordnung über die zusätzliche Altersversorgung der technischen Intelligenz in den volkseigenen und ihnen gleichgestellten Betrieben (nachfolgend: VO-AVltech) vom 17. August 1950 (DDR-GBl. I Nr. 93 S. 844) und der Zweiten Durchführungsbestimmung (nachfolgend: 2. DB) vom 24. Mai 1951 (DDR-GBl. I Nr. 62 S. 487) ist nicht erfüllt.

Beschäftigungsbetrieb des Klägers am 30. Juni 1990, und damit Arbeitgeber im rechtlichen Sinn – worauf es nach der ständigen Rechtsprechung des BSG allein ankommt (vgl. dazu: BSG, Urteil vom 18. Dezember 2003 - [B 4 RA 20/03 R](#) - SozR 4-8570 § 1 AAÜG Nr. 2 S. 6, S. 13; BSG, Urteil vom 6. Mai 2004 - [B 4 RA 49/03 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 21; BSG, Urteil vom 16. März 2006 - [B 4 RA 30/05 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 28; BSG, Urteil vom 7. September 2006 - [B 4 RA 39/05 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 15; BSG, Urteil vom 7. September 2006 - [B 4 RA 41/05 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 15; BSG, Urteil vom 15. Juni 2010 - [B 5 RS 6/09 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 37; BSG, Urteil vom 15. Juni 2010 - [B 5 RS 9/09 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 32; BSG, Urteil vom 15. Juni 2010 - [B 5 RS 10/09 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 32; BSG, Urteil vom 15. Juni 2010 - [B 5 RS 17/09 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 32) – war, ausweislich der eingereichten arbeitsvertraglichen Unterlagen sowie der Eintragungen im Ausweis für Arbeit und Sozialversicherung, der VEB Wissenschaftlich-Technisches Zentrum des Kraftverkehrs A ...

1. Bei dem Beschäftigungsbetrieb des Klägers handelte es sich nicht um einen volkseigenen Produktionsbetrieb der Industrie oder des Bauwesens. Hauptzweck des Betriebes war nämlich nicht die unmittelbare, industrielle, serienmäßige Produktion von Sachgütern in den Bereichen der Industrie oder die massenhafte Errichtung von baulichen Anlagen, sondern die produktionsvorbereitende Rationalisierung.

Entgegen der Ansicht des Klägers unterfallen dem Geltungsbereich der VO-AVltech und der 2. DB nur die Produktionsbetriebe der Industrie und des Bauwesens, deren Hauptzweck (bzw. Schwerpunkt) auf die industrielle (serienmäßig wiederkehrende) Fertigung, Herstellung, Anfertigung, Fabrikation bzw. Produktion von Sachgütern oder die massenhafte Errichtung von baulichen Anlagen ausgerichtet war (vgl. exemplarisch: BSG, Urteil vom 18. Dezember 2003 - [B 4 RA 14/03 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 28; BSG, Urteil vom 6. Mai 2004 - [B 4 RA 44/03 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 17; BSG, Urteil vom 27. Juli 2004 - [B 4 RA 8/04 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 20; BSG, Urteil vom 27. Juli 2004 - [B 4 RA 11/04 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 18; BSG, Urteil vom 23. August 2007 - [B 4 RS 3/06 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 23; BSG, Urteil vom 19. Juli 2011 - [B 5 RS 1/11 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 23; BSG, Urteil vom 19. Juli 2011 - [B 5 RS 7/10 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 27). Der versorgungsrechtlich maßgebliche Betriebstyp ist neben den Merkmalen "Betrieb" und "volkseigen" maßgeblich durch das weitere Merkmal "Produktion (Industrie/Bauwesen)" gekennzeichnet. Zwar sprechen die Überschrift der Versorgungsordnung, ihr Vorspann ("Präambel") und ihr § 1 und ebenso § 1 Abs. 1 der 2. DB nur vom "volkseigenen Betrieb". Nach diesem Teil des Wortlauts wären alle Betriebe, die auf der Basis von Volkseigentum arbeiteten, erfasst worden. Der in § 1 Abs. 2 der 2. DB verwendete Ausdruck "Produktionsbetrieb" macht jedoch deutlich, dass die Zusatzversorgung der technischen Intelligenz nicht in jedem volkseigenen Betrieb galt. Weil dort Betriebe und Einrichtungen aufgelistet wurden, die einem "Produktionsbetrieb" gleichgestellt wurden, wird klar, dass die Versorgungsordnung und auch § 1 Abs. 1 der 2. DB nur (volkseigene) Produktionsbetriebe erfasste. Dies wird durch § 1 der 1. DB vom 26. September 1950 (DDR-GBl. I Nr. 111 S. 1043) bestätigt, nach dem nur bestimmte Berufsgruppen der technischen Intelligenz, die gerade in einem "Produktionsbetrieb" verantwortlich tätig waren, generell in den Kreis der Versorgungsberechtigten einbezogen werden sollten (BSG, Urteil vom 9. April 2002 - [B 4 RA 41/01 R](#) - SozR 3-8570 § 1 AAÜG Nr. 6, S. 43 f.). Dass es dabei auf Produktionsbetriebe nur der "Industrie" und des "Bauwesens" ankommt, ergibt sich mit Blick auf die Produktionsbetriebe der Industrie unter anderem schon aus der Einbeziehung des Ministeriums für Industrie in § 5 VO-AVltech und für die Produktionsbetriebe des Bauwesens aus der sprachlichen und sachlichen Gegenüberstellung von "Produktionsbetrieben der Industrie und des Bauwesens" einerseits und allen anderen "volkseigenen Betrieben" andererseits, welche die DDR spätestens ab den 60er-Jahren und jedenfalls am 30. Juni 1990 in ihren einschlägigen Gesetzestexten vorgenommen hat. Hierauf weisen § 2 der Verordnung über die Aufgaben, Rechte und Pflichten der volkseigenen Betriebe, Kombinate und VVB vom 28. März 1973 (DDR-GBl. I Nr. 15 S. 129) sowie § 41 Abs. 1 1. Spiegelstrich in Verbindung mit § 41 Abs. 2 der Verordnung über die volkseigenen Kombinate, Kombinatebetriebe und volkseigenen Betriebe vom 8. November 1979 (DDR-GBl. I Nr. 38 S. 355) hin, welche die Kombinate, Kombinatebetriebe und die übrigen volkseigenen Betriebe in der Industrie und im Bauwesen denen aus anderen Bereichen der Volkswirtschaft (z.B. im Handel, auf dem Gebiet der Dienstleistungen, in der Landwirtschaft) gegenüberstellen.

Ein volkseigener Produktionsbetrieb der Industrie liegt nur vor, wenn der von ihm verfolgte Hauptzweck auf die industrielle, massenhafte Fertigung, Fabrikation, Herstellung beziehungsweise Produktion (fordistisches Produktionsmodell) von Sachgütern ausgerichtet war (BSG, Urteil vom 9. April 2002 - [B 4 RA 41/01 R](#) - SozR 3-8570 § 1 AAÜG Nr. 6 S. 35, S. 46 und S. 47; BSG, Urteil vom 23. August 2007 - [B 4 RS 3/06 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 23). Es muss sich also um einen "Produktionsdurchführungsbetrieb" gehandelt haben, der sein maßgebliches Gepräge durch die unmittelbare industrielle Massenproduktion von Sachgütern erhalten hat (vgl. dazu explizit aus der jüngsten höchstrichterlichen Rechtsprechung: BSG, Urteil vom 19. Juli 2011 - [B 5 RS 1/11 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 20; BSG, Urteil vom 19. Juli 2011 - [B 5 RS 7/10 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 24; BSG, Urteil vom 19. Juli 2011 - [B 5 RS 4/10 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 25; BSG, Urteil vom 28. September 2011 - [B 5 RS 8/10 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 19; BSG, Urteil vom 9. Mai 2012 - [B 5 RS 8/11 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 21; BSG, Urteil vom 9. Oktober 2012 - [B 5 RS 5/11 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 21; BSG, Urteil vom 9. Oktober 2012 - [B 5 RS 5/12 R](#) - JURIS-Dokument,

RdNr. 23; BSG, Urteil vom 20. März 2013 - [B 5 RS 3/12 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 24). Ein volkseigener Produktionsbetrieb des Bauwesens liegt nur vor, wenn ihm die Bauproduktion, mithin die unmittelbare Ausführung von Bautätigkeiten das Gepräge gegeben hat (BSG, Urteil vom 8. Juni 2004 - [B 4 RA 57/03 R](#) - SozR 4-8570 § 1 AAÜG Nr. 3 S. 16). Industrie und Bauwesen waren in der DDR die "führenden" Produktionsbereiche (vgl. BSG, Urteil vom 9. April 2002 - [B 4 RA 41/01 R](#) - [SozR 3-8570 § 1 Nr. 6](#) S. 40). Erforderlich zur Erfüllung der betrieblichen Voraussetzung ist daher, dass die unmittelbare Eigenproduktion dem Betrieb das Gepräge verliehen hat (BSG, Urteil vom 6. Mai 2004 - [B 4 RA 44/03 R](#) - JURIS-Dokument RdNr. 18; BSG, Urteil vom 27. Juli 2004 - [B 4 RA 11/04 R](#) - JURIS-Dokument RdNr. 18 f.), wobei es sich um Massenproduktion im Sinne von massenhaftem Ausstoß standardisierter Produkte, die hohe Produktionsgewinne nach den Bedingungen der sozialistischen Planwirtschaft ermöglichen sollten, gehandelt haben muss (BSG, Urteil vom 9. April 2002 - [B 4 RA 41/01 R](#) - SozR 3-8570 § 1 AAÜG Nr. 6 S. 35, S. 46; BSG, Urteil vom 8. Juni 2004 - [B 4 RA 57/03 R](#) - SozR 4-8570 § 1 AAÜG Nr. 3 S. 16; BSG, Urteil vom 23. August 2007 - [B 4 RS 3/06 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 23; BSG, Urteil vom 19. Juli 2011 - [B 5 RS 1/11 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 23; BSG, Urteil vom 19. Juli 2011 - [B 5 RS 7/10 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 27). Nach der VO-AVltech sollte nur die technische Intelligenz in solchen Betrieben privilegiert werden, die durch wissenschaftliche Forschungsarbeit und die Erfüllung technischer Aufgaben in den produzierenden Betrieben einen "schnelleren, planmäßigen Aufbau" der DDR ermöglichen sollten (vgl. Präambel zur VO-AVltech). Dem lag das so genannte fordistische Produktionsmodell zu Grunde, das auf stark standardisierter Massenproduktion und Konstruktion von Gütern mit Hilfe hoch spezialisierter, monofunktionaler Maschinen basierte (BSG, Urteil vom 23. August 2007 - [B 4 RS 3/06 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 23). Denn der Massenausstoß standardisierter Produkte sollte hohe Produktionsgewinne nach den Bedingungen der Planwirtschaft ermöglichen (BSG, Urteil vom 9. April 2002 - [B 4 RA 41/01 R](#) - [SozR 3-8570 § 1 Nr. 6](#) S. 35, S. 46 f.; BSG, Urteil vom 23. August 2007 - [B 4 RS 3/06 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 23). Betriebe hingegen, die schwerpunktmäßig Dienstleistungen für die Produktion anderer Betriebe und damit unabdingbare Vorbereitungs- oder Begleitarbeiten für den Produktionsprozess erbrachten, erhalten dadurch nicht den Charakter eines Produktionsbetriebes und erfüllen nicht die betriebliche Voraussetzung (so für Projektierungsbetriebe zuletzt: BSG, Urteil vom 28. September 2011 - [B 5 RS 8/10 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 19; so explizit für Rationalisierungsbetriebe: BSG, Urteil vom 27. Juli 2004 - [B 4 RA 8/04 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 20; BSG, Urteil vom 23. August 2007 - [B 4 RS 3/06 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 22; so explizit für Dienstleistungsbetriebe allgemein: BSG, Urteil vom 27. Juli 2004 - [B 4 RA 11/04 R](#) - JURIS-Dokument RdNr. 18; BSG, Urteil vom 6. Mai 2004 - [B 4 RA 44/03 R](#) - JURIS-Dokument RdNr. 17; BSG, Urteil vom 18. Dezember 2003 - [B 4 RA 14/03 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 28). Maßgebend ist hierbei auf den Hauptzweck abzustellen. Die genannte Produktion muss dem Betrieb das Gepräge gegeben haben, also überwiegend und vorherrschend gewesen sein (BSG, Urteil vom 10. April 2002 - [B 4 RA 10/02 R](#) - SozR 3-8570 § 1 AAÜG Nr. 5, S. 29, S. 35; BSG, Urteil vom 18. Dezember 2003 - [B 4 RA 14/03 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 28; BSG, Urteil vom 6. Mai 2004 - [B 4 RA 44/03 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 17; BSG, Urteil vom 27. Juli 2004 - [B 4 RA 8/04 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 20; BSG, Urteil vom 27. Juli 2004 - [B 4 RA 11/04 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 18). Der Hauptzweck wird dabei nicht durch die Art der Hilfsgeschäfte und Hilfstätigkeiten geändert oder beeinflusst, die zu seiner Verwirklichung zwangsläufig mit ausgeführt werden müssen oder daneben verrichtet werden (vgl. BSG, Urteil vom 18. Dezember 2003 - [B 4 RA 14/03 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 28). Besteht das Produkt nach dem Hauptzweck (Schwerpunkt) des Betriebes in einer Dienstleistung, so führen auch produkttechnische Aufgaben, die zwangsläufig, aber allenfalls nach- bzw. nebengeordnet anfallen, nicht dazu, dass ein Produktionsbetrieb vorliegt (BSG, Urteil vom 18. Dezember 2003 - [B 4 RA 14/03 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 28; BSG, Urteil vom 6. Mai 2004 - [B 4 RA 44/03 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 17; BSG, Urteil vom 27. Juli 2004 - [B 4 RA 8/04 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 20; BSG, Urteil vom 27. Juli 2004 - [B 4 RA 11/04 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 18).

Beim VEB Wissenschaftlich-Technisches-Zentrum des Kraftverkehrs A ... handelte es sich nicht um einen Industriebetrieb, dem die unmittelbare industrielle Fertigung von Sachgütern in Massenproduktion nach dem fordistischen Produktionsmodell bzw. als Produktionsdurchführungsbetrieb das maßgebliche Gepräge verliehen hat. Er war, was zwischen den Beteiligten inzwischen nicht mehr streitig ist und wie sich aus sämtlichen Betriebsunterlagen ergibt, ein Dienstleistungsbetrieb. Eine Massenproduktion von Sachgütern hat er nicht verfolgt.

2. Beim Beschäftigungsbetrieb des Klägers handelte es sich auch nicht um einen, den volkseigenen Produktionsbetrieben in den Bereichen Industrie oder Bauwesen, gleichgestellten Betrieb im Sinne von § 1 VO-AVltech.

Die Festlegung, welche Betriebe gleichgestellt waren, wurde nicht in der Regierungsverordnung getroffen, sondern der Durchführungsbestimmung überantwortet (vgl. § 5 VO-AVltech). Nach § 1 Abs. 2 der 2. DB waren den volkeigenen Betrieben gleichgestellt: wissenschaftliche Institute; Forschungsinstitute; Versuchsstationen; Laboratorien; Konstruktionsbüros; technische Hochschulen; technische Schulen; Bauakademie und Bauschulen; Bergakademie und Bergbauschulen; Schulen, Institute und Betriebe der Eisenbahn, Schifffahrt sowie des Post- und Fernmeldewesens; Maschinen-Ausleih-Stationen und volkseigene Güter, Versorgungsbetriebe (Gas, Wasser, Energie); Vereinigungen volkseigener Betriebe, Hauptverwaltungen und Ministerien.

Der VEB Wissenschaftlich-Technisches-Zentrum des Kraftverkehrs A ... kann unter keine dieser Betriebsgruppen gefasst werden. Entgegen der Ansicht des Klägers handelte es sich bei dem Betrieb nicht um ein Forschungsinstitut oder um ein wissenschaftliches Institut.

Ausgangspunkt zur Bestimmung des inhaltlichen Anwendungsbereichs der gleichgestellten Betriebe "Forschungsinstitut" und "wissenschaftliches Institut" ist zunächst, dass in der DDR zwischen thematisch "freier" Forschung an der Akademie der Wissenschaften und an den, dem Ministerium für Hoch- und Fachschulwesen unterstellten Hochschulen und wissenschaftlichen Einrichtungen einerseits (vgl. dazu: Verordnung über die Aufgaben der Universitäten, wissenschaftlichen Hochschulen und wissenschaftlichen Einrichtungen mit Hochschulcharakter vom 25. Februar 1970 [DDR-GBl. II Nr. 26 S. 189]; Verordnung über die Leitung, Planung und Finanzierung der Forschung an der Akademie der Wissenschaften und an den Universitäten und Hochschulen - Forschungs-VO - vom 23. August 1972 [DDR-GBl. II Nr. 53 S. 589]) und zweck- beziehungsweise betriebsbezogener Forschung an staatlichen Einrichtungen und an den Wirtschaftseinheiten andererseits unterschieden wurde. Organisatorisch wurde damit zwischen der Lösung von Forschungsaufgaben auf der Ebene der Betriebe, Kombinate, Industriezweige und Ministerien einerseits und auf der Ebene der Akademien und Hochschulen andererseits unterschieden (vgl. Ökonomisches Lexikon A-G, 3. Auflage 1977, zum Stichwort "Forschungsorganisation, sozialistische" auf S. 676). Damit können unter den Begriff des Forschungsinstituts im Rahmen der Zusatzversorgung der technischen Intelligenz nur diejenigen Einrichtungen gefasst werden, deren Aufgabenschwerpunkt und Hauptzweck in der zweck- und betriebsbezogenen (wissenschaftlichen) Forschung (und Entwicklung) lag (BSG, Urteil vom 19. Juli 2011 - [B 5 RS 4/10 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 28; BSG, Beschluss vom 5. Mai 2009 - [B 13 RS 1/09 B](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 9; ähnlich zur Abgrenzung des Begriffs des Forschungsinstituts zu dem im Rahmen der Zusatzversorgung der wissenschaftlichen, künstlerischen, pädagogischen und medizinischen Intelligenz verwandten: BSG, Urteil vom 26. Oktober 2004 - [B 4 RA 40/04 R](#) - SozR 4-8570 § 5 AAÜG Nr. 5, S. 21, S. 25 f. - JURIS-Dokument, RdNr. 21 ff.; BSG, Urteil vom 31. Juli 2002 - [B 4 RA 62/01 R](#) - JURIS-

Dokument, RdNr. 23; BSG, Urteil vom 10. April 2002 - [B 4 RA 56/01 R](#) - SozR 3-8570 § 1 AAÜG Nr. 4, S. 24, S. 28 = JURIS-Dokument, RdNr. 16). Eine vergleichbare organisatorische Unterscheidung der unterschiedlichen Forschungseinrichtungen findet sich bereits in der - in engem zeitlichem Zusammenhang mit der VO-AV/tech erlassenen - Verordnung zur Entwicklung einer fortschrittlichen demokratischen Kultur des deutschen Volkes und zur weiteren Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Intelligenz vom 16. März 1950 (DDR-GBl. I Nr. 28 S. 185). In Abschnitt I § 1 Abs. 4 dieser Verordnung wird eine Unterscheidung zwischen der Deutschen Akademie der Wissenschaften und den Universitäten einerseits und neuen Forschungsinstituten als für die Erfüllung des Volkswirtschaftsplanes erforderlichen wissenschaftlichen Einrichtungen andererseits vorgenommen. Ausdrücklich aufgeführt werden in diesem Zusammenhang die Forschungsinstitute für Eisen und Metall, für Nichteisenmetalle, für magnetische Werkstoffe, für Baustoffe, für Wärmetechnik und für Schweißtechnik, die Institute für angewandte Silikatforschung, für Katalyseforschung und für Strahlungsquellen sowie das Zentrallaboratorium für Fernmeldetechnik. In der Folgezeit ergingen, in Durchführung des Abschnitts I § 1 Abs. 4 der Verordnung zur Entwicklung einer fortschrittlichen demokratischen Kultur des deutschen Volkes und zur weiteren Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Intelligenz vom 16. März 1950, unter anderem Anordnungen über die Errichtung - des Forschungsinstituts für Baustoffe vom 3. Oktober 1951 (DDR-MBl. Nr. 30 S. 117), - des Instituts für angewandte Silikatforschung vom 3. Oktober 1951 (DDR-MBl. Nr. 30 S. 117), - des Zentralinstituts für Schweißtechnik (ZIS) vom 29. November 1951 (DDR-MBl. Nr. 37 S. 133) und - des Forschungsinstituts für Nichteisenmetalle (NE-Metalle) vom 31. Dezember 1951 (DDR-MBl. 1952 Nr. 6 S. 15) sowie ferner (exemplarisch) Anordnungen über die Errichtung - des Forschungsinstituts für Textiltechnologie vom 4. Januar 1952 (DDR-MBl. Nr. 7 S. 17), - des Instituts für Holztechnologie und Faserbaustoffe vom 22. Januar 1952 (DDR-MBl. Nr. 7 S. 17), - des Forschungsinstituts für bildsame Formung der Metalle vom 30. Dezember 1952 (DDR-ZBl. Nr. 1 S. 2), - des Forschungsinstituts für Aufbereitung vom 30. Juni 1954 (DDR-ZBl. Nr. 27 S. 294) und - des Forschungsinstituts für die Kühl- und Gefrierwirtschaft vom 8. Januar 1957 (DDR-GBl. II Nr. 5 S. 39).

Den genannten Forschungsinstituten (und wissenschaftlichen Instituten), die betriebs- und zweckbezogene Forschung betrieben, war ausweislich der jeweiligen Anordnungen und Statuten in organisatorischer Hinsicht gemein, dass die Leitung durch einen Direktor erfolgte, der Wissenschaftler sein musste, und dass zu dessen Unterstützung und Beratung jeweils ein Kuratorium oder Forschungsbeirat gebildet wurde, dem regelmäßig unter anderem Vertreter mehrerer Fachministerien angehörten. Dies lässt darauf schließen, dass es sich nach dem Sprachgebrauch der DDR bei dem Begriff des Instituts (und damit auch des Forschungsinstituts) - ähnlich dem des volkseigenen Betriebes - um eine formal-juristische Bezeichnung für eine spezifische organisatorische Einheit handelte. Es wurde hinsichtlich der Lösung von Forschungsaufgaben unter anderem unterschieden zwischen Forschungsinstituten einerseits und den produzierenden Bereichen (Kombinaten) andererseits (vgl. Wörterbuch der Ökonomie Sozialismus, Berlin 1989, zum Stichwort "Forschungspotential" auf S. 296).

Ein Institut und damit ein Forschungsinstitut in dem beschriebenen Sinne war der VEB Wissenschaftlich-Technisches-Zentrum des Kraftverkehrs A ... nicht. Es ist weder ersichtlich, dass der Betriebsdirektor zwingend ein Wissenschaftler sein musste, noch, dass den Betrieb ein Kuratorium oder Forschungsbeirat, dem Vertreter verschiedener Fachministerien angehörten, unterstützt und beraten hat.

Darüber hinaus ergibt sich aus den Betriebsunterlagen, dass es sich beim VEB Wissenschaftlich-Technisches-Zentrum des Kraftverkehrs A ... nicht um eine selbständige Einrichtung der Wirtschaft gehandelt hat, deren Hauptzweck auf die zweck- und betriebsbezogene (wissenschaftliche) Forschung und Entwicklung ausgerichtet war. Der Betrieb war ausschließlich als Dienstleistungsbetrieb im Bereich der Erfüllung von Rationalisierungsaufgaben konzipiert und tätig. Soweit er im Bereich des Kraftverkehrs anwendungsbezogene Forschungs- und Entwicklungsaufgaben (mit-)verrichtet hat, dienten diese Aufgaben als Nebenzwecke lediglich dem übergeordneten Hauptzweck, nämlich der Rationalisierung von Betriebs- und Verfahrensabläufen.

Der Betrieb wurde als VEB Ingenieurbüro für Rationalisierung des Kraftverkehrs und Städtischen Verkehrs gemäß der Gründungsanweisung des Ministers des Ministeriums für Verkehrswesen der DDR vom 1. Februar 1971 mit Wirkung zum 1. Juli 1971 gegründet und am 25. Mai 1971 mit der Betriebsnummer: 90185049 in das Register der volkseigenen Wirtschaft unter der Registernummer: 897 am 25. Mai 1971 eingetragen. Mit Wirkung zum 31. Dezember 1980 beendete der VEB Ingenieurbüro für Rationalisierung des Kraftverkehrs und Städtischen Verkehrs A ... seine Rechtsfähigkeit. Aufgrund "Organisationsanweisung zur Bildung des VEB Wissenschaftlich-Technisches Zentrum des Kraftverkehrs" des Ministers des Ministeriums für Verkehrswesen der DDR vom 28. Oktober 1980 wurde durch Zusammenlegung der Kapazitäten der Versuchs- und Entwicklungsstelle des Kraftverkehrs und Städtischen Verkehrs sowie des VEB Ingenieurbüro für Rationalisierung des Kraftverkehrs und Städtischen Verkehrs der VEB Wissenschaftlich-Technisches Zentrum des Kraftverkehrs mit Sitz in A ... mit Wirkung zum 1. Januar 1981 gegründet. Der Betrieb wurde unter der Betriebsnummer: 93539834 als VEB Wissenschaftlich-Technisches Zentrum des Kraftverkehrs A ... in das Register der volkseigenen Wirtschaft unter der Registernummer: 110-12-2722 am 5. Januar 1981 eingetragen. Der Betrieb wurde nach Juni 1990 in das Institut für Straßentransporte und Personenverkehr GmbH mit Sitz in A ... in das Handelsregister des Amtsgerichts A ... unter der Nummer: HRB 402 im August 1990 eingetragen.

Ausweislich der Gründungsanweisung des Ministers des Ministeriums für Verkehrswesen der DDR vom 1. Februar 1971 zur Bildung eines Ingenieurbüros für Rationalisierung des Kraftverkehrs und Städtischen Verkehrs waren dem Betrieb eindeutig Aufgaben eines Ingenieurbüros für Rationalisierung zugewiesen. In der Präambel der Gründungsanweisung wird hierzu dezidiert ausgeführt, dass die komplexe sozialistische Rationalisierung im Verkehrszweig Kraftverkehr darauf gerichtet sein musste, die technischen, technologischen und ökonomischen Bedingungen des Kraftverkehrs und Städtischen Verkehrs sowie in der Kraftfahrzeuginstandsetzung zu verbessern und ein rationelles System der Planung und Leitung in der Transportdurchführung und Instandhaltung zu schaffen. Festgehalten wurde in der Präambel des Weiteren, dass sich dabei die Rationalisierung des Kraftverkehrs sinnvoll in die komplexe sozialistische Rationalisierung des gesamten Verkehrswesens einfügen und der rationellen Gestaltung der Transportprozesse in der gesamten Transportkette dienen musste. Für die Vorbereitung und Durchführung aller Maßnahmen der komplexen sozialistischen Rationalisierung des Transport- und Produktionsprozesses, zur Steigerung der Arbeitsproduktivität und Senkung der Selbstkosten waren die Kombinate und Betriebe des Kraftverkehrs, des Städtischen Verkehrs und der Kraftfahrzeuginstandhaltung verantwortlich. Um eine kontinuierliche Anleitung und Unterstützung der Kombinate und Betriebe bei der Planung, Vorbereitung und Durchführung der komplexen sozialistischen Rationalisierungsmaßnahmen und ihrer Einbeziehung in die gesamte Kooperations- und Transportkette zu gewährleisten, war im Verkehrszweig Kraftverkehr unter Berücksichtigung der in anderen Industrie- und Verkehrszweigen gewonnenen Erkenntnisse ein Ingenieurbüro für Rationalisierung einzurichten. Deshalb wurde angewiesen, dass zur "Anleitung und Unterstützung der Kombinate und Betriebe des Kraftverkehrs und Städtischen Verkehrs sowie der Kraftfahrzeuginstandsetzung bei der Vorbereitung und Durchführung der komplexen sozialistischen Rationalisierung für den Verkehrszweig Kraftverkehr ab 1. Juli 1971" ein Ingenieurbüro für Rationalisierung zu bilden war. Für die Stellung und die Funktion des VEB Ingenieurbüros für Rationalisierung des Kraftverkehrs und Städtischen Verkehrs galten

dabei folgende Grundsätze: - Das Ingenieurbüro für Rationalisierung des Kraftverkehrs und Städtischen Verkehrs war eine volkseigene Einrichtung im Sinne der Verordnung vom 9. Februar 1967 über die Aufgaben, Rechte und Pflichten des volkseigenen Produktionsbetriebes und arbeitete nach dem Prinzip der wirtschaftlichen Rechnungsführung entsprechend den "Grundsätzen zur Bildung von Ingenieurbüros für Rationalisierung im Verkehrswesen". - Das Ingenieurbüro für Rationalisierung des Kraftverkehrs und Städtischen Verkehrs war dem Ministerium für Verkehrswesen unmittelbar unterstellt und wurde von einem Direktor geleitet. - Der Direktor des Ingenieurbüros für Rationalisierung des Kraftverkehrs und Städtischen Verkehrs war dem Stellvertreter des Ministers für die Bereiche Kraftverkehr, Straßenverkehr, Schifffahrt und Wasserstraßen unterstellt und ihm gegenüber für die Erfüllung der Aufgaben verantwortlich und rechenschaftspflichtig.

Die Hauptaufgaben des VEB Ingenieurbüro für Rationalisierung des Kraftverkehrs und Städtischen Verkehrs bestanden ausweislich der Gründungsanweisung darin, "die komplexe sozialistische Rationalisierung in den Betrieben des Kraftverkehrs und Städtischen Verkehrs durch unmittelbare Mitarbeit auf der Grundlage von Verträgen zu unterstützen und zu beschleunigen". Schwerpunkt der Arbeit des Ingenieurbüros war die Vorbereitung und Einführung der modernsten wissenschaftlich-technischen und organisatorischen Methoden zur rationalen Gestaltung des Reproduktionsprozesses in den Kombinat und Betrieben sowie die Aufdeckung und Beseitigung der entscheidenden Ursachen für die Störungen bei der Erreichung einer effektiven Transportarbeit. Das Ingenieurbüro hatte dabei das Schwergewicht der Arbeit auf die Umwälzung der technologischen Grundlagen und der organisatorischen Bedingungen in den Kombinat und Betrieben sowie in der Kooperationskette zu legen, Voraussetzungen für die komplexe Mechanisierung und Automatisierung der Arbeitsprozesse zu schaffen und alle Reserven zur Gestaltung einer effektiven Betriebswirtschaft zur Steigerung der Produktion und Arbeitsproduktivität sowie zur Senkung der Selbstkosten zu realisieren. Durch einen konzentrierten Einsatz der Kräfte und Mittel hatte das Ingenieurbüro den Kombinat und Betrieben insbesondere Unterstützung zu geben - bei der kurzfristigen Verwirklichung komplexer Rationalisierungsmaßnahmen durch Anwendung von Arbeitsstudium, Arbeitsgestaltung und Arbeitsnormung, - bei der Ausarbeitung von Transporttechnologien und anderen produktions- und betriebsorganisatorischen Maßnahmen zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit der Transportprozesse, - bei der Ausarbeitung von Technologien und Rationalisierungsmaßnahmen für die effektive Gestaltung der Kfz-Instandhaltung, insbesondere für den industriellen Instandhaltungsprozess an Nutzfahrzeugen, - bei der Erarbeitung von Studien, Projekten und Gutachten für die Schwerpunkte der Entwicklung des Systems der Betreuung der Fahrzeuge des individuellen Verkehrs und - bei der Qualifizierung der Führungs- und Leitungstätigkeit durch Anwendung der marxistisch-leninistischen Organisationswissenschaft und Nutzung der elektronischen Datenverarbeitung. Des Weiteren wird in der Gründungsanweisung vom 1. Februar 1971 ausgeführt, dass der VEB Ingenieurbüro für Rationalisierung des Kraftverkehrs und Städtischen Verkehrs wie folgt wirksam zu werden hatte: - Erarbeitung von Rationalisierungsprogrammen sowie von technologischen und organisatorischen Projekten und die Vorbereitung ihrer Durchsetzung, - Entwicklung von komplexen Rationalisierungsvorhaben und unmittelbarer Mitwirkung bei ihrer Realisierung, - Durchführung von Konsultationen zu spezifischen und komplexen Problemen der betrieblichen Rationalisierung sowie von Rationalisierungsberatungen in den Betrieben des Verkehrswesens auf der Grundlage von Systemanalysen (Komplexanalysen). Die Tätigkeit des Ingenieurbüros hatte sich vorrangig auf solche Kombinate und Betriebe bzw. Ablaufprozesse zu konzentrieren, die die bestimmenden Phasen im Reproduktionsprozess sowie in der Kooperations- und Transportkette darstellten. Dabei durfte die Verantwortung der Leiter der Kombinate und Betriebe des Kraftverkehrs, des Städtischen Verkehrs und der Kraftfahrzeuginstandhaltung für die Vorbereitung und Durchführung der Maßnahmen der komplexen sozialistischen Rationalisierung allerdings in keiner Weise eingeschränkt werden. Für die Arbeitsweise des VEB Ingenieurbüro für Rationalisierung des Kraftverkehrs und Städtischen Verkehrs galten dabei folgende Prinzipien: - Die Auftraggeber (z. B. volkseigene Kombinate oder Bezirksdirektionen des Kraftverkehrs) hatten die zu bearbeitenden Projekte zu den Planungsterminen beim Ingenieurbüro anzumelden. Das Ingenieurbüro prüfte diese Anmeldungen, stimmte sie mit den im Perspektivplan enthaltenen Entwicklungsaufgaben ab, bilanzierte diese unter Einbeziehung der zentralen Aufgabenstellungen mit den vorhandenen Kapazitäten und wählte sie in Abstimmung mit dem Leiter der Hauptverwaltung des Kraftverkehrs im Ministerium für Verkehrswesen zur Bearbeitung aus. Dabei waren unter Beachtung der gesamten Kooperations- und Transportkette solche Komplexe vorrangig zu bearbeiten, die zum frühesten Zeitpunkt den höchsten Nutzeffekt brachten und sich aus den strukturbestimmenden Aufgaben des Verkehrswesens ergaben. Die Entscheidung, welche Aufgaben und Projekte unter Berücksichtigung der Prognose des Verkehrswesens in seiner Gesamtheit sowie des Kraftverkehrs im Komplex durch das Ingenieurbüro vorrangig zu lösen waren, oblag dem Stellvertreter des Ministers für die Bereiche Kraftverkehr, Straßenwesen, Schifffahrt und Wasserstraßen. - Durch das Ingenieurbüro war eine enge sozialistische Gemeinschaftsarbeit mit den Werktätigen der Kombinate, Betriebe und Einrichtungen des Kraftverkehrs und städtischen Verkehrs sowie der Kraftfahrzeuginstandhaltung zu organisieren. In den Wirtschaftsverträgen zwischen dem Ingenieurbüro und den Auftraggebern waren dazu die Formen der gemeinsamen Arbeit sowie die Rechte und Pflichten der Beteiligten festzulegen. - Das Ingenieurbüro hatte den Kombinat und Betrieben bei der Schaffung bestmöglicher Arbeitsbedingungen für die Werktätigen Unterstützung zu gewähren. Dabei waren mit Hilfe von Arbeitsstudium, Arbeitsgestaltung und Arbeitsnormung, also eine der Hauptmethoden der komplexen sozialistischen Rationalisierung, alle Phasen der Vorbereitung und Durchführung der Reproduktionsprozesse wissenschaftlich zu durchdringen, um Reserven zur Steigerung der Arbeitsproduktivität zu erschließen und optimale Aufgabenstellungen des Planes zu begründen und zu realisieren.

Ausweislich der "Vorlage für die Dienstbesprechung des Ministers für Verkehrswesen am 5. Mai 1980" bezüglich des "Vorschlags zur Weiterentwicklung des wissenschaftlich-technischen Potentials zur Erhöhung der Effektivität der Rationalisierung durch Konzentration der wissenschaftlich-technischen Einrichtungen im Verkehrszweig Kraftverkehr" vom 29. April 1980 wurde konstatiert, dass zum einen die wissenschaftlich-technischen Kapazitäten für den Kraftverkehr insgesamt unzureichend sind und, dass zum anderen zum damaligen Zeitpunkt die Wirksamkeit dieser Kapazitäten wegen der Zersplitterung des wissenschaftlich-technischen Potentials eingeschränkt war. Zur Lösung von Aufgaben der zentralen Rationalisierung und anderen wissenschaftlich-technischen Aufgaben des Kraftverkehrs bestanden zum damaligen Zeitpunkt - die Versuchs- und Entwicklungsstelle des Kraftverkehrs und Städtischen Verkehrs A ... und - der VEB Ingenieurbüro für Rationalisierung des Kraftverkehrs und Städtischen Verkehrs A ... Beide Einrichtungen lösten Aufgaben zur Entwicklung und Rationalisierung der Transport-, Beförderungs- und Instandhaltungsprozesse im Kraftverkehr und Städtischen Nahverkehr. So wurden zum Beispiel im Ingenieurbüro für Rationalisierung des Kraftverkehrs Aufgaben der Rationalisierung des Güterverkehrs und der Kraftfahrzeuginstandhaltung und in der Versuchs- und Entwicklungsstelle des Kraftverkehrs und Städtischen Verkehrs Aufgaben der Rationalisierung des Personenverkehrs und der Straßenbahninstandhaltung bearbeitet. Diese Tatsache hatte in den letzten Jahren (also in den Jahren vor 1980) zu Aufgabenüberschneidungen geführt. Die gleiche Situation bestand auf dem Gebiet der Fahrzeugtechnik. Vor diesem Hintergrund wurde zur Durchsetzung einer einheitlichen wissenschaftlich-technischen Politik im Bereich Verkehrswesen beschlossen, ab 1. Januar 1981 die Kapazitäten der Versuchs- und Entwicklungsstelle des Kraftverkehrs und Städtischen Verkehrs und des VEB Ingenieurbüro für Rationalisierung des Kraftverkehrs und Städtischen Verkehrs zu einem VEB Wissenschaftlich-Technisches Zentrum des Kraftverkehrs zusammenzuführen. Die Konzentration des zentralen wissenschaftlich-technischen Potentials und seine weitere schrittweise Neuprofilierung

sollte dabei die "Lösung von Rationalisierungsaufgaben zur weiteren Intensivierung des Reproduktionsprozesses im Bereich Kraftverkehr" gewährleisten. Dabei ging es in erster Linie um die schnelle und umfassende Realisierung der vom Minister bestätigten Rationalisierungskomplexe zur Erhöhung der Leistungen in der Kraftfahrzeuginstandhaltung durch Mechanisierung, Konzentration und Spezialisierung der Reparaturprozesse und Optimierung der Transportwege für Möbeltransport, Kühlguttransport, Baustofftransport, Konfektionstransport, allgemeinen Güterfernverkehr und grenzüberschreitenden Verkehr sowie die Durchsetzung des Programms der Eigenherstellung von Rationalisierungsmitteln. Im Vordergrund stand dabei die Intensivierung der Forschungsarbeit durch den konzentrierten Einsatz des verfügbaren wissenschaftlich-technischen Potentials und die Verbesserung der Voraussetzungen für die Realisierung des wissenschaftlich-technischen Fortschritts im Bereich durch Sicherung der durchgehenden Bearbeitungskette bei der Lösung der Schwerpunktaufgaben. Durch das regelmäßige Zusammenwirken der Kombinate des Kraftverkehrs und der großen Nahverkehrsbetriebe mit dem Wissenschaftlich-Technischen Zentrum sollten unter Verantwortung der Hauptverwaltung des Kraftverkehrs folgende Zielstellungen realisiert werden: - Gewährleistung einer engen Wechselbeziehung zwischen zentraler Rationalisierung, technologischer Projektierung, EDV-Projektierung und Überleitung in die Praxis, - verstärkte und koordinierte Einbeziehung der Kombinate und Betriebe in die Lösung von Aufgaben der zentralen Rationalisierung, - Erhöhung der Effektivität von Wissenschaft und Technik durch aktive Mitarbeit von Auftraggeber, Auftragnehmer und Nutzer bei der Überleitung wissenschaftlich-technischer Ergebnisse in die Praxis. Diese Form der Gemeinschaftsarbeit sollte eine hohe Produktionswirksamkeit von Wissenschaft und Technik zur Sicherung der erforderlichen Effektivität der Beförderungs-, Transport- und Instandhaltungsprozesse gewährleisten und die Schaffung eines wissenschaftlich-technischen Zentrums als Koordinierungs- und Informationszentrum für alle zentralen wissenschaftlich-technischen Aufgaben und für die Aufgaben der Kombinate und Betriebe bedingen.

Demzufolge wurden folgende Erfordernisse gesehen: - die Weiterentwicklung des für bereichsspezifische Aufgabenstellungen vorhandenen Potentials mit Wichtung auf die Schwerpunkte der Rationalisierung durch Konzentration der Kapazitäten, effektiveren Nutzung des Arbeitseinsatzes für Spitzenleistungen und - die konsequente Abstimmung der Aufgaben des Wissenschaftlich-Technischen Zentrums des Kraftverkehrs mit den Einrichtungen des Verkehrswesens, um Doppelbearbeitungen zu vermeiden und die echte Kooperation zu fördern. Außerdem waren im Wissenschaftlich-Technischen Zentrum des Kraftverkehrs folgende Aufgabenkomplexe im Rahmen seines Aufgabenprofils wahrzunehmen: - Entwicklung von technologischen Lösungen zur Rationalisierung des Güter- und Personenverkehrs für den Kraftverkehr und Städtischen Nahverkehr, - Vorbereitung und Durchsetzung von Maßnahmen zur notwendigen Senkung des Kraftstoffverbrauches, - Entwicklung von technologischen Lösungen zur Rationalisierung der Instandhaltung von Personenkraftwagen, Nutzfahrzeugen und Straßenbahnen, - Vervollkommnung und Rationalisierung der Leitungs- und Planungsprozesse im Verkehrszweig, insbesondere im betriebswirtschaftlichen und kommerziellen Bereich durch Erarbeitung von Lösungen zur Gestaltung von rationellen automatisierten Systemen der Leitung, Mechanisierung und Automatisierung der Verwaltungsarbeiten und EDV-Projektierung, - Erarbeitung von Forderungen an die Entwicklung von Arbeits-, Transport- und Beförderungsmitteln, Koordinierung der Entwicklung, Konstruktion, Erprobung und Produktion von Rationalisierungsmitteln im Bereich, - Bearbeitung von Fragen der Materialökonomie, der wissenschaftlichen Arbeitsorganisation, der Arbeitsökonomie, der Planung der Finanzen und der Verkehrstarife, - Erarbeitung von technologischen Projekten und Typenlösungen für Kraftverkehrs- und Instandsetzungsbetriebe und Service-Stationen sowie - Koordinierungs- und Leitstellentätigkeit für den Verkehrszweig, insbesondere für Information und Dokumentation, Standardisierung, Arbeits- und Rationalisierungsmittel, Belegwesen, wissenschaftliche Arbeitsorganisation, Betriebsorganisation und Rechentechnik, Fahrscheinwesen, Gleisbau und Gleisinstandhaltung für den Städtischen Nahverkehr sowie UKW-Funk-Anwendung.

Diese Vorschläge wurden aufgegriffen und mit der "Organisationsanweisung zur Bildung des VEB Wissenschaftlich-Technisches Zentrum des Kraftverkehrs" des Ministeriums für Verkehrswesen der DDR vom 28. Oktober 1980 verbindlich beschlossen und umgesetzt. Dementsprechend wurde in der Organisationsanweisung ausgeführt, dass zur weiteren Erhöhung der Wirksamkeit der wissenschaftlich-technischen Ergebnisse durch den konzentrierten Einsatz des verfügbaren wissenschaftlich-technischen Potentials im Verkehrszweig Kraftverkehr durch die Zusammenlegung der Kapazitäten der Versuchs- und Entwicklungsstelle des Kraftverkehrs und Städtischen Verkehrs und des VEB Ingenieurbüro für Rationalisierung des Kraftverkehrs und Städtischen Verkehrs der VEB Wissenschaftlich-Technisches Zentrum des Kraftverkehrs mit Sitz in A ... gebildet wurde. Ausweislich der Organisationsanweisung vom 28. Oktober 1980 gehörten zu den Hauptaufgaben des VEB Wissenschaftlich-Technisches Zentrum des Kraftverkehrs folgende Aufgaben: - Entwicklung von technologischen Lösungen zur Rationalisierung des Güter- und Personenverkehrs für den Kraftverkehr und Städtischen Nahverkehr, - Entwicklung von technologischen Lösungen zur Rationalisierung der Instandhaltung von Personenkraftwagen, Nutzfahrzeugen und Straßenbahnen, - Vervollkommnung und Rationalisierung der Leitungs- und Planungsprozesse im Verkehrszweig, insbesondere im betriebswirtschaftlichen und kommerziellen Bereich durch Erarbeitung von Lösungen zur Gestaltung einer rationellen Struktur und Betriebsorganisation, Entwicklung von automatisierten Systemen der Leitung, Mechanisierung und Automatisierung der Verwaltungsarbeiten, EDV-Projektierung, - Erarbeitung von Forderungen an die Entwicklung von Arbeits-, Transport- und Beförderungsmitteln sowie Koordinierung der Entwicklung, Konstruktion, Erprobung und Produktion von Rationalisierungsmitteln im Bereich, - Erarbeitung von technologischen Projekten und Typenlösungen für Kraftverkehrs- und Instandsetzungsbetriebe sowie Servicestationen, - Durchführung und Koordinierung von Standardisierungsaufgaben, - Lösung von Problemen zur rationellen Energieanwendung und von Fragen des Umweltschutzes, - Gewährleistung der wissenschaftlich-technischen Information, systematische und zielgerichtete Sammlung sowie Auswertung von in- und ausländischer Fachliteratur, - Analysierung des Standes von Wissenschaft und Technik im internationalen Maßstab sowie Wahrnehmung der internationalen wissenschaftlich-technischen Zusammenarbeit und Kooperation entsprechend den bestätigten Plänen und Direktiven. Der VEB Wissenschaftlich-Technisches Zentrum des Kraftverkehrs arbeitete mit den Kombinat des Kraftverkehrs und den Nahverkehrsbetrieben eng zusammen, insbesondere bei der - Lösung von Aufgaben der zentralen Rationalisierung sowie - Erhöhung der Effektivität von Wissenschaft und Technik durch aktive Mitwirkung der Auftraggeber, Auftragnehmer und Nutzer bei der Überleitung wissenschaftlich-technischer Ergebnisse in die Praxis.

Die umfassenden Aufgaben bezüglich der Erarbeitung und Durchsetzung von Rationalisierungsmaßnahmen in den Betrieben des Verkehrswesens durch den VEB Wissenschaftlich-Technisches Zentrum des Kraftverkehrs A ... ergeben sich im Übrigen auch aus den eigenen Angaben des Klägers, die dieser im Laufe der verschiedenen Verfahren bereits getätigt hat. So führte er im Widerspruchsschreiben vom 2. April 2001 aus, dass sich seine Tätigkeit im VEB Ingenieurbüro für Rationalisierung des Kraftverkehrs bzw. im VEB Wissenschaftlich-Technisches Zentrum des Kraftverkehrs eingehend mit Aufgabenstellungen befasste, die von Kraftverkehrskombinaten, Kraftfahrzeuginstandhaltungsbetrieben und Kraftverkehrsbetrieben in Auftrag gegeben wurden. Die Aufgaben und die Anwendung der Ergebnisse dienten der Weiterentwicklung der Technologie, Organisation und Betriebswirtschaft in diesen Einrichtungen. Im Schriftsatz vom 6. Oktober 2003 führte er aus, dass das Ingenieurbüro für Rationalisierung des Kraftverkehrs und das Wissenschaftlich-Technische Zentrum

des Kraftverkehrs hauptsächlich an Aufgaben arbeiteten, die vom Ministerium für Verkehrswesen, Hauptverwaltung Kraftverkehr gestellt wurden und sich mit der Organisation und Technologie von Produktionsabläufen in Kraftfahrzeuginstandsetzungsbetrieben befassen. Im Schriftsatz vom 30. November 2003 beschrieb er die Aufgabenschwerpunkte des Wissenschaftlich-Technischen Zentrums des Kraftverkehrs A ... mit folgenden Aufgabenbeschreibungen: - Entwicklung von Transporttechnologien und deren Überleitung in die Praxis, - Entwicklung und Produktion von Diagnosegeräten für Kraftfahrzeuge, - Organisation der Informationsprozesse in Kraftfahrzeuginstandsetzungsbetrieben, Kraftverkehrsbetrieben und Verkehrsbetrieben, einschließlich der Entwicklung entsprechender Software und deren Einführung in diesen Betrieben, - Projektierung von Gebäuden und Produktionsanlagen in Kfz-Instandsetzungs- und Kraftverkehrsbetrieben sowie - Entwicklung von Technologien für Instandhaltungsprozesse und für die industrielle Fertigung und Instandsetzung von Ersatzteilen. Auch im Rahmen der mündlichen Verhandlung vor dem Sozialgericht Dresden am 23. März 2005 gab er an, dass der VEB Wissenschaftlich-Technisches Zentrum des Kraftverkehrs A ... im Wesentlichen mit der Kraftfahrzeuginstandsetzungsindustrie zusammenarbeitete. In diesen Betrieben wurden Haupt-, Grund- und Mittelinstandsetzungen durchgeführt. Das Wissenschaftlich-Technische Zentrum lieferte insoweit die dafür erforderlichen technischen Lösungen, arbeitete intensiv mit der Hauptverwaltung des Verkehrswesens zusammen und nahm insoweit Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten wahr. Auch im Überprüfungsantrag vom 11. Mai 2011 führte er aus, dass zu seinen Aufgabenschwerpunkten im Betrieb zählten: - Entwicklung und Produktion von Diagnosegeräten für Kraftfahrzeuge, - Organisation der Informationsprozesse in Kfz-Instandsetzungsbetrieben, Kraftverkehrsbetrieben und Verkehrsbetrieben, einschließlich der Entwicklung entsprechender Software sowie deren Einführung in diesen Betrieben sowie - Entwicklung von Technologien für Instandhaltungsprozesse sowie für die industrielle Fertigung von Ersatzteilen. Im Widerspruchsschreiben vom 20. Juni 2011 führte er aus, dass sein Betrieb mit der Erarbeitung von technologischen Projekten und Typenlösungen für Kraftverkehrs- und Instandsetzungsbetriebe sowie Servicestationen beschäftigt war.

Nichts anderes ergibt sich im Übrigen aus den wiederholt vom Kläger vorgelegten bzw. eingereichten, jeweils mit identischem Kurztexth versehenen "Bestätigungsschreiben" der Firma ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH vom 30. Juli 2003, vom 12. Januar 2004 und vom 18. Oktober 2016. Soweit dort jeweils ausgeführt wird, der VEB Wissenschaftlich-Technisches-Zentrum des Kraftverkehrs sei zu DDR-Zeiten "mit Forschungs- und Entwicklungsaufgaben des Ministeriums für Verkehrswesen betraut" gewesen, ergibt sich hieraus lediglich, dass derartige Aufgaben verrichtet wurden, welchem übergeordneten Zweck und Ziel sie dienten, wird dabei lediglich "weggelassen". Derartige, die wesentliche Sachlage ausblendende, Schreiben sind nicht geeignet zu einer anderen Bewertung Veranlassung zu geben.

Aus den Betriebsunterlagen sowie den eigenen Angaben des Klägers ergibt sich vielmehr deutlich, dass sowohl der VEB Ingenieurbüro für Rationalisierung des Kraftverkehrs und Städtischen Verkehrs A ... als auch der VEB Wissenschaftlich-Technisches Zentrum des Kraftverkehrs A ... maßgeblich, und damit im Schwerpunkt, mit der umfassenden Bearbeitung von Rationalisierungsaufgaben befasst war. Die zur Erfüllung dieser Aufgaben erforderlichen und verschiedentlich betonten Aufgaben der zweck- und betriebsbezogenen Forschung und Entwicklung stellten mithin, entgegen der Ansicht des Klägerprozessbevollmächtigten, nicht das Ergebnis der Arbeit dar, sondern bildeten die erforderlichen Arbeitsgrundlagen zur Durchführung der Tätigkeiten und waren ausschließlich auf das eigentliche Betriebsziel, nämlich die Erarbeitung von Rationalisierungslösungen für die Betriebe, die zum Verkehrsbereich gehörten, ausgerichtet. Die Aufgaben der zweck- und betriebsbezogenen Forschung und Entwicklung hatten daher lediglich einen dienenden und somit untergeordneten Charakter.

Diese (Be-)Wertung entsprach auch dem ökonomischen Verständnis von Rationalisierung in der DDR: Nach dem staatlichen Sprachgebrauch der DDR, der sich - unabhängig von einer Überführung in Bundesrecht - insbesondere aus dem Kontext des einschlägigen Binnenrechts der DDR ergibt (dazu ausdrücklich: BSG, Urteil vom 15. Juni 2010 - [B 5 RS 6/09 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 37; BSG, Urteil vom 15. Juni 2010 - [B 5 RS 9/09 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 32; BSG, Urteil vom 15. Juni 2010 - [B 5 RS 10/09 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 32; BSG, Urteil vom 15. Juni 2010 - [B 5 RS 17/09 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 32), umfasste die Rationalisierung die Gesamtheit der zur Intensivierung in den Betrieben, Kombinat, Einrichtungen, den Zweigen und in der ganzen Volkswirtschaft sowie in allen anderen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens von der sozialistischen Gesellschaft getroffenen Maßnahmen. Ziel der sozialistischen Rationalisierung war es, mit den vorhandenen Arbeitskräften, den verfügbaren Produktionsausrüstungen, Geräten und Materialien die Arbeits- und Lebensbedingungen der Werktätigen zu verbessern sowie den Reproduktionsprozess intensiver zu gestalten und dadurch eine rasche Steigerung der Arbeitsproduktivität und eine hohe ökonomische Effektivität zu erreichen. Die sozialistische Rationalisierung erfasste alle Arbeitsprozesse (Forschung, Entwicklung, Planung, Leitung, Produktion, Absatz). Zur Rationalisierung gehörten unter anderem Maßnahmen wie die Konzentration und Spezialisierung der Forschung in Großforschungszentren, die Konzentration der Entwicklung und Fertigung auf bestimmte Betriebe, die Anwendung rationeller Planungs- und Leitungsmethoden, die Anwendung produktiver Technologien, die Standardisierung, die Mechanisierung und die Automatisierung, die Umorganisation der Produktion in Richtung auf höhere Fertigungsprinzipien, der Einsatz neuer Organisations- und Mechanisierungsmittel sowie von Automaten bis zur elektronischen Datenverarbeitung und die Errichtung zentraler Reparaturstätten in den Territorien (vgl. Prof. Dr. habil. Borchert [Hrsg.], Lexikon der Wirtschaft - Industrie, Berlin 1970, zum Stichwort "Rationalisierung, sozialistische", S. 689-691; Lexikon der Wirtschaft - Arbeit, Bildung, Soziales, Berlin 1982, zum Stichwort "Rationalisierung, sozialistische", S. 764-766; Ökonomisches Lexikon Q-Z, Berlin 1979, zum Stichwort "Rationalisierung, sozialistische", S. 22-23; Wörterbuch der Ökonomie Sozialismus, Berlin 1989, zum Stichwort "Rationalisierung", S. 790-791). In diesem Sinne umschrieb auch die Anordnung über die Aufgaben, die Arbeitsweise und die Finanzierung der volkseigenen Betriebe für Rationalisierung, der volkseigenen Ingenieurbüros für Rationalisierung und der volkseigenen Organisations- und Rechenzentren der Wirtschaftsräte der Bezirke (nachfolgend: Rationalisierungsanordnung) vom 29. März 1973 (DDR-GBl. I Nr. 17 S. 152) die Aufgaben der Rationalisierungsbetriebe. Auch die Rationalisierungsanordnung ist, sofern - wie hier - keine gegenteiligen Anhaltspunkte vorliegen, "faktischer Anknüpfungspunkt" bei der Beurteilung der Frage, ob in der DDR nach dem Stand der Versorgungsordnung am 30. Juni 1990 eine Beschäftigung ausgeübt worden ist, die ihrer Art nach von der zusätzlichen Altersversorgung der technischen Intelligenz erfasst war (BSG, Urteil vom 27. Juli 2004 - [B 4 RA 8/04 R](#) - JURIS-Dokument Rn. 20). Nach § 2 Abs. 1 Satz 2 der Rationalisierungsanordnung erarbeiteten die Rationalisierungsbetriebe Unterlagen für die Rationalisierung und konstruierten und fertigten Rationalisierungsmittel. Nach § 2 Abs. 2 Satz 1 der Rationalisierungsanordnung konzentrierten sich die Rationalisierungsbetriebe auf Maßnahmen, die auf eine schnelle Erhöhung des materiellen und kulturellen Lebensniveaus der Bevölkerung mit hoher Effektivität Einfluss nehmen. Nach § 2 Abs. 2 Satz 2 der Rationalisierungsanordnung richtete sich die Tätigkeit der Rationalisierungsbetriebe vorrangig auf Maßnahmen zur Sicherung der bedarfsgerechten Versorgung der Bevölkerung, auf eine hohe Steigerung der Arbeitsproduktivität, auf die Senkung der Kosten und auf die Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen. Nach § 2 Abs. 4 der Rationalisierungsanordnung führten die Rationalisierungsbetriebe im Auftrag des zuständigen Wirtschaftsrates Untersuchungen über Rationalisierungsmöglichkeiten durch und unterbreiteten Vorschläge zur Rationalisierung. Nach § 2 Abs. 5 der Rationalisierungsanordnung unterhielten die Rationalisierungsbetriebe im Rahmen der Erzeugnisgruppe einen Informationsdienst über

durchgeführte Aufgaben und nahmen aktiv Einfluss auf mögliche Nachnutzung. Nach § 5 Abs. 1 Satz 1 der Rationalisierungsanordnung organisierten die Rationalisierungsbetriebe die Erzeugnisgruppenarbeit mit dem Ziel, die bei der sozialistischen Rationalisierung gewonnenen Erfahrungen und erreichten Ergebnisse auch überbetrieblich zu nutzen und sich bei der Lösung der Aufgaben gegenseitig zu unterstützen. Nach § 5 Abs. 1 Satz 2 der Rationalisierungsanordnung erstreckte sich die Zusammenarbeit insbesondere auf den allseitigen Erfahrungsaustausch und Leistungsvergleich zwischen den Betrieben, die zentrale Dokumentation und Information zur Vermeidung von Doppelarbeiten und die zentralisierte Lagerhaltung für ausgewählte Materialien.

Diese Charakterisierung der Rationalisierung entsprach bereits einem Ministerratsbeschluss vom 2. März 1967. Mit dem Beschluss des Präsidiums des Ministerrates über die Grundsätze zur Bildung von Ingenieurbüros für Rationalisierung vom 2. März 1967 (Beschluss-Nummer: 108 / 4 / 67; vertrauliche Ministerratssache Nr. 229/67) wurden die Grundsätze zur Bildung von Ingenieurbüros für Rationalisierung bestätigt. Nach diesen Grundsätzen war die Tätigkeit der Ingenieurbüros für Rationalisierung auf die Erhöhung der Produktivität und die Verbesserung der Rentabilität der zu rationalisierenden Betriebe gerichtet. Im Ergebnis der Arbeit der Ingenieurbüros für Rationalisierung war der betriebliche Nutzen nachzuweisen und ökonomisch zu bewerten. Dabei standen folgende Aufgabenstellungen für die Ingenieurbüros für Rationalisierung im Vordergrund: - Steigerung der Arbeitsproduktivität und Erhöhung der Rentabilität, - Erhöhung des Betriebsgewinns, - Senkung der Kosten, - Erhöhung der Fondsquote und Fondsrentabilität, - Einsparung von Arbeitskräften und - Erhöhung der Qualität der Erzeugnisse. Zur Erfüllung dieser Aufgabenstellungen hatten die Ingenieurbüros für Rationalisierung die Betriebsdirektoren bei der Planung, Vorbereitung und Durchführung der komplexen sozialistischen Rationalisierung zu beraten, zu unterstützen und eventuell nach Vereinbarung mit den Betrieben auf vertraglicher Grundlage Rationalisierungsvorhaben durchzuführen. Die Aufgabenstellungen erstreckten sich dabei, unter Wahrung der vollen Verantwortung der Betriebsdirektoren, auf folgende Gebiete: - Planung, Organisation und Leitung des Reproduktionsprozesses (Betriebs- und Verwaltungsorganisation, Planung der technischen Vorbereitung und Produktionsdurchführung sowie Organisationstechnik), - inhaltliche Fragen der technischen Vorbereitung wie konstruktive Vorbereitung (Werkstoffeinsatz, Vereinheitlichung, Wertanalyse) und technologische Vorbereitung (Typung, Gruppenbearbeitung), - Technologie der Produktion (Einsatz progressiver Fertigungsverfahren, Werkzeuge und Vorrichtungen, Rationalisierungsmittel), - Organisation des Produktionsprozesses (innerbetrieblicher Transport, Lagerwesen, Fertigungsmittelwirtschaft, Gütesicherung und Instandhaltung), - Arbeitsgestaltung (Arbeitsstadium, Arbeitsgestaltung, Arbeitsordnung, Arbeitsschutz). Sämtliche dieser Aufgaben waren auf der Grundlage von Problem-, Kosten- und Systemanalysen durchzuführen. Unter Berücksichtigung der Komplexität des Reproduktionsprozesses und der Vielfalt der betrieblichen Arbeit waren die entscheidenden Ursachen für die Störungen im betrieblichen Prozess zu erkennen und zu beseitigen. Der Schwerpunkt der Arbeit bestand darin, auf der Grundlage des gegenwärtigen Standes der Technik, - eine durchgängige Rationalisierung in Richtung Mechanisierung und Automatisierung, - die Rationalisierung der ingenieurtechnischen Planungs-, Leitungs- und Verwaltungsarbeit, - die Standardisierung, nationale und internationale Spezialisierung, Konzentration und Kooperation der Produktion, - die rationellste Nutzung der Produktionsfonds zu gewährleisten.

Bestätigung findet die vorgenommene Bewertung durch die durchgehende Einordnung des konkreten Betriebes in die Systematik der Volkswirtschaftszweige der DDR (Ausgabe 1985) als Ingenieurbüro für Rationalisierung, zumal neben den aus den Betriebsunterlagen und den Angaben des Klägers hervorgehenden Aufgaben des Beschäftigungsbetriebes auch die Anknüpfung an die Zuordnung des Betriebes in der Systematik der Volkswirtschaftszweige der DDR ein geeignetes abstrakt-generelles Kriterium zur Bewertung der Haupttätigkeit des Beschäftigungsbetriebes des Klägers ist (vgl. dazu auch: BSG, Beschluss vom 13. Februar 2008 - [B 4 RS 133/07 B](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 11, wonach der Zuordnung in die Systematik der Volkswirtschaftszweige der DDR die Bedeutung einer Hilfsatsache zukommen kann, welche bei der Beweiswürdigung für die Geprägefeststellung erheblich werden kann). Dies ergibt sich vor allem aus dem Vorwort zur Systematik der Volkswirtschaftszweige der DDR für das Jahr 1985, die im Bundesarchiv zugänglich ist und die belegt, dass bereits die DDR im Rahmen ihrer ökonomischen Planung und statistischen Abrechnung eine Einteilung der Betriebe nach ihren Hauptaufgaben (ihrer Haupttätigkeit) im System der erweiterten Reproduktion (und damit nach ökonomischen Gesichtspunkten) vorgenommen hat. Danach erfolgte die Zuordnung der selbstständigen wirtschaftlichen Einheiten - Betriebe, Einrichtungen, Organisationen u.a. - unabhängig von der Unterstellung unter ein Staats- oder wirtschaftsleitendes Organ und der sozialökonomischen Struktur. Die Systematik der Volkswirtschaftszweige war damit frei von möglichen Veränderungen, die durch verwaltungsmäßige Unterstellungen der Betriebe und Einrichtungen hervorgerufen werden konnten. In der Systematik der Volkswirtschaftszweige wurde die Volkswirtschaft der DDR in neun Wirtschaftsbereiche gegliedert: Industrie (1), Bauwirtschaft (2), Land- und Forstwirtschaft (3), Verkehr, Post und Fernmeldewesen (4), Handel (5), sonstige Zweige des produzierenden Bereichs (6), Wohnungs- und Kommunalwirtschaft, Vermittlungs-, Werbe-, Beratungs-, und andere Büros, Geld- und Kreditwesen (7), Wissenschaft, Bildung, Kultur, Gesundheits- und Sozialwesen (8) und staatliche Verwaltung, gesellschaftliche Organisationen (9). Die Zuordnung der selbstständigen wirtschaftlichen Einheiten zu den Gruppierungen erfolgte entsprechend dem Schwerpunkt der Produktion bzw. der Leistung oder dem Hauptzweck der Einrichtung, wobei jede Einheit nur einer Gruppierung zugeordnet werden konnte, mithin der Hauptzweck des Betriebes dazu ermittelt werden musste. Sie wurde von den Dienststellen der Staatlichen Zentralverwaltung für Statistik in Zusammenarbeit mit den Fachorganen festgelegt. Eine Änderung der Zuordnung bedurfte der Zustimmung der für den Wirtschaftszweig verantwortlichen Fachabteilung der Staatlichen Zentralverwaltung für Statistik und sollte nur dann erfolgen, wenn die Hauptproduktion des Betriebs grundsätzlich umgestellt worden war. Gerade diese Zuordnung der einzelnen Beschäftigungsbetriebe im Rahmen der Systematik der Volkswirtschaftszweige bildet ein wesentliches, von subjektiven Elementen freies, aus dem Wirtschaftssystem der DDR selbst stammendes Kriterium zur Beurteilung des Hauptzwecks eines Betriebes um festzustellen, ob für einen fiktiven Einbeziehungsanspruch in die zusätzliche Altersversorgung der technischen Intelligenz die nach der vom BSG herausgearbeiteten verfassungskonformen Auslegung erforderliche betriebliche Voraussetzung erfüllt ist. Der Beschäftigungsbetrieb des Klägers, also der VEB Wissenschaftlich-Technisches Zentrum des Kraftverkehrs A ..., war ausweislich der vom Gericht eingeholten Auskunft des Bundesarchivs vom 8. März 2017, durchgängig von 1978 bis 1990 nach vorgenannter Systematik der Volkswirtschaftszweige der Wirtschaftsgruppe 62280 innerhalb des Wirtschaftsbereichs 6 zugeordnet. Hierunter fallen Ingenieurbüros für Rationalisierung. Diese sind gerade nicht den Forschungs- und Entwicklungszentren der wirtschaftlichen Organe als Institute der Industrie (= Wirtschaftsgruppe 62210) oder als Institute der Bauwirtschaft (= Wirtschaftsgruppe 62230) oder als Institute des Verkehrs (= Wirtschaftsgruppe 62240) zugeordnet. Dem Beschäftigungsbetrieb des Klägers gab somit nicht - wie vom BSG für einen bundesrechtlichen Anspruch für erforderlich erachtet - die zweck- und betriebsbezogene (wissenschaftliche) Forschung und Entwicklung (BSG, Urteil vom 19. Juli 2011 - [B 5 RS 4/10 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 28; BSG, Beschluss vom 5. Mai 2009 - [B 13 RS 1/09 B](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 9) das Gepräge, sondern in Ingenieurbüros für Rationalisierung ausgeführte Aufgaben der Rationalisierung.

Ingenieurbüros für Rationalisierung, wie der Beschäftigungsbetrieb des Klägers, sind als gleichgestellte Betriebe nicht erfasst und können auch nicht nachträglich gleichgestellt werden:

Um das "Analogieverbot" (vgl. dazu zuletzt ausdrücklich: BSG, Urteil vom 20. März 2013 - [B 5 RS 27/12 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 18), das aus den Neueinbeziehungsverboten in dem zu Bundesrecht gewordenen Rentenangleichungsgesetz der DDR (vgl. Anlage II Kapitel VIII Sachgebiet F Abschnitt III Nr. 8 zum Einigungsvertrag) und dem Einigungsvertrag (vgl. Anlage II Kapitel VIII Sachgebiet H Abschnitt III Nr. 9 Buchstabe a Satz 1 Halbsatz 2 zum Einigungsvertrag) folgt, nicht zu unterlaufen, hat sich eine Auslegung der abstrakt-generellen Regelungen des Versorgungsrechts "strikt am Wortlaut zu orientieren" (so zuletzt nachdrücklich: BSG, Beschluss vom 13. Februar 2008 - B 13 RS 133/07 B - JURIS-Dokument, RdNr. 14; ebenso nunmehr: BSG, Urteil vom 15. Juni 2010 - [B 5 RS 6/09 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 37; BSG, Urteil vom 15. Juni 2010 - [B 5 RS 9/09 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 32; BSG, Urteil vom 15. Juni 2010 - [B 5 RS 10/09 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 32; BSG, Urteil vom 15. Juni 2010 - [B 5 RS 16/09 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 34; BSG, Urteil vom 15. Juni 2010 - [B 5 RS 17/09 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 32; im Übrigen zuvor so bereits: BSG, Urteil vom 7. September 2006 - [B 4 RA 39/05 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 20; BSG, Urteil vom 7. September 2006 - [B 4 RA 41/05 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 23). Für die Antwort darauf, ob das Versorgungsrecht – aus welchen Gründen auch immer – bestimmte Betriebsgruppen einbezogen oder nicht einbezogen hat, kann nur auf die sprachlich abstrakt-generellen und ihrem Wortlaut nach zwingenden Texte der Versorgungsordnungen und ihrer Durchführungsbestimmungen abgestellt werden (BSG, Urteil vom 9. April 2002 - [B 4 RA 42/01 R](#) - JURIS-Dokument, RdNr. 27).

Eine Erweiterung des Kreises der gleichgestellten Betriebe ist daher nicht möglich. Zum einen ist nach dem Wortlaut von § 1 Abs. 2 der 2. DB die Aufzählung der dort genannten Betriebe abschließend. Zum anderen ist eine nachträgliche Korrektur der im Bereich der Zusatz- und Sonderversorgungssysteme am 30. Juni 1990 geltenden abstrakt-generellen Regelungen der DDR, auch soweit sie willkürlich gewesen sein sollten, durch die vollziehende und die rechtsprechende Gewalt nicht zulässig, worauf das BSG wiederholt hingewiesen hat (vgl. BSG, Urteil vom 9. April 2002 - [B 4 RA 3/02 R](#) - [SozR 3-8570 § 1 Nr. 7](#) S. 68). Das Bundesverfassungsgericht (BVerfG) hat die in nunmehr ständiger Rechtsprechung des BSG aufgestellten Grundsätze im Hinblick auf [Art. 3 des Grundgesetzes \(GG\)](#) nicht beanstandet (BVerfG, Beschlüsse vom 26. Oktober 2005 - [1 BvR 1921/04](#), [1 BvR 203/05](#), [1 BvR 445/05](#), [1 BvR 1144/05](#) - [NVwZ 2006, 449](#) und vom 4. August 2004 - [1 BvR 1557/01](#) - [NVwZ 2005, 81](#)). Nach Auffassung des BVerfG ist es zulässig, dass sich das BSG am Wortlaut der Versorgungsordnung orientiert und nicht an eine Praxis oder an diese Praxis möglicherweise steuernde unveröffentlichte Richtlinien der DDR anknüpft.

3. Die Kostenentscheidung beruht auf [§§ 183, 193 SGG](#).

Gründe für die Zulassung der Revision nach [§ 160 Abs. 2 SGG](#) liegen nicht vor.

Rechtskraft

Aus

Login

FSS

Saved

2017-07-20